Comisión de Industria, Energía y Minería
S/C

Versión Taquigráfica N° 2360 de 2004

IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS

**Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 25 de marzo de 2004**

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante José Homero Mello.
MIEMBROS:	Señores Representantes Álvaro Alonso, Nelson Bosch, Ricardo Molinelli y Ruben Obispo.
DELEGADOS DE SECTOR:	Señores Representantes Diego Martínez, Iván Posada y Elizabeth Villalba.
ASISTEN:	Señores Representantes Guzmán Acosta y Lara, Juan Justo Amaro Cedrés, Pablo Mieres, Ronald Pais y Jaime Mario Trobo.
INVITADOS:	Señores Ministro de Industria, Energía y Minería, José Villar y Subsecretario de la Cartera, doctor Alejandro Falco.

SEÑOR PRESIDENTE (Mello).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Industria, Energía y Minería tiene el gusto de recibir al señor Ministro de Industria, Energía y Minería y al señor Subsecretario, quienes han sido convocados a raíz del Decreto del 17 de marzo de este año que habilita la importación de determinados vehículos usados. En el día de ayer, recibimos a la Intergremial de Transportistas y también nos visitó la Intercameral de armadores de camiones y automóviles.

SEÑOR BOSCH.- En el día de ayer nos referíamos a la rápida comparecencia de la Intercameral Automotriz y de la Intergremial de Transportistas en el seno de la Comisión y resaltábamos la actitud que tuvo dicha gremial ante la gestión de esta Comisión en el sentido de suspender el paro que tenía programado para el día de ayer.

Hoy, saludamos la presencia del señor Ministro y del señor Subsecretario y, al mismo tiempo, les agradecemos la rápida comparecencia para considerar este tema. También queremos decir, en nombre del Partido Nacional -nobleza obliga-, que valoramos la actitud que ha tenido la Cartera de mantener en suspenso la publicación del Decreto sobre la importación de camiones usados. Consideramos que este es el ámbito de diálogo entre el sistema político y quienes hoy tienen posiciones diferentes, a efectos de buscar una solución.

SEÑOR OBISPO.- Nosotros también agradecemos la presencia del señor Ministro.

Sin duda, este es un problema que ha impactado a todo el sistema político por sus repercusiones. Creemos que el Parlamento es un buen ámbito para buscar los acuerdos y a ello se debe esta convocatoria. Como decía el señor Diputado Bosch, destacamos la actitud de la intergremial de Transportistas que, ante la gravedad de este tema, nos dio un espacio para poder mantener esta conversación. Entonces, destacamos la importancia de la reunión y la reciprocidad que ha tenido el señor Ministro al acceder rápidamente a nuestra convocatoria.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Quiero explicar los objetivos del Decreto que se ha firmado, al que, como bien decían los señores Diputados, se dio instrucción de no publicar para que no entrara en vigencia en forma inmediata, tal como se expresa en los Considerandos.

El Poder Ejecutivo debería ser bien claro en que no está persiguiendo ningún tipo de beneficio para el Estado. Muchas veces se cuestionan las decisiones porque se piensa que pueden tener un afán fiscalista, y en este caso destacamos que no tendrá ninguna consecuencia de esa naturaleza. Si se diera la situación de que ingresara un cierto número de camiones usados, desde el punto de vista fiscal recibirían exactamente el mismo tratamiento, pero, teniendo en cuenta que serían de menor valor, se tendería a reducir la recaudación. Digo esto porque, por razones lógicas, el consumidor es sensible a las decisiones que se puedan tomar y que puedan afectar este tipo de ecuación económica a través de una repercusión impositiva.

Dicho esto, quiero trasmitirles muy breve y sencillamente que el afán de esto es dar herramientas al aparato productivo -el consumidor del flete- para su etapa intermedia, que es el transporte, para que puedan repercutir en un abaratamiento del servicio. La incidencia que tiene la inversión en el activo, es decir, en el camión, en el costo final del flete es variable en función de determinados elementos. Hay que tener en cuenta, fundamentalmente, el tipo de flete que se hace y la envergadura del camión, la incidencia del rubro amortización de la inversión. De cualquier manera, es de un porcentual significativo. Hay una paramétrica dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que indica una variación del orden del 19% al 25% la incidencia de la amortización en el costo final del servicio.

Es en ese sentido que el Poder Ejecutivo ha tenido la inquietud de abrir la puerta, de dar posibilidades a un mercado que no tenemos certeza que se pueda dar, que pueda ofrecer equipos convenientes; eso lo decidirá quien estudie y evalúe la inversión, no el Gobierno ni el Estado. Lo más probable es que se trate de un mercado con un índice de renovación más violento, lo que implica que se pueda disponer de flotas relativamente modernas a valores accesibles y que, en definitiva, la relación costo-beneficio pueda hacer esto más conveniente que invertir exclusivamente en vehículos nuevos. El mercado uruguayo hoy está cautivo de eso; está cautivo de la posibilidad que tiene el vendedor de camiones nuevos.

Reitero que el objetivo de este Decreto es muy claro y exclusivo en cuanto a brindar herramientas -no estoy hablando de subsidios ni de ninguna otra cosa que pudiera ser impugnable o cuestionable- para que la producción cuente con un servicio que no se pueda esgrimir que es caro, porque las inversiones son caras.

Creo haber mencionado que desde el punto de vista del tratamiento fiscal, en la opción de importar usados se contempla que estén gravados exactamente igual que los nuevos; así que en ese sentido no se da una ventaja comparativa.

Quiero hacer algunos comentarios que entran de lleno en lo que fue materia de conversación con los transportistas en las dos reuniones que mantuvimos conjuntamente con el señor Ministro de Economía y Finanzas.

Cuando se dio a conocer el Decreto, hubo una reacción espontánea, inmediata, del gremio de los transportistas que terminó en una reunión de la que también participó el señor Ministro de Economía y Finanzas. En esa primera reunión los transportistas manejaron dos elementos supuestamente probatorios de la inconveniencia del decreto. Soy concreto con respecto a esto porque después, en una declaración de prensa, el representante del sindicato de los transportistas invocó que había ofrecido elementos probatorios que fueron despreciados por los Ministros; posteriormente, en la segunda reunión, le hice notar que lo que había declarado era inadecuado.

Uno de los elementos probatorios era un conjunto de fotografías -cuatro, cinco o seis- de un grupo de camiones, aparentemente de gran porte, que están en el puerto trabajando en la terminal de contenedores.

Según ellos, la información que tenían indicaba que la empresa responsable de estos camiones conocía los términos del Decreto y estaba preparada para introducirlos en forma inmediata, compitiendo agresivamente en el mercado de fletes. Se podrán imaginar los señores Diputados, como hombres públicos, con las responsabilidades que tienen, que nuestra primera reacción no fue positiva, habida cuenta de que se dejaba implícito que estábamos instrumentando un decreto para favorecer con nombre y apellido a una determinada empresa. Más allá de esa aclaración -los interesados dijeron que ese no era el propósito- les quiero notificar que, obviamente, para nosotros ello no atentaba contra el concepto y el objetivo que se perseguía con este Decreto. Por las dudas, porque somos pocos y nos conocemos todos en este lindo país, más allá de tener la tranquilidad espiritual de que se actuó en forma muy clara y no preferencial, quiero comentarles -quizás, cuando comparecieron ante esta Comisión insistieron con ese primer argumento; desconozco si así lo hicieron- que esos camiones son exclusivamente herramientas internas de trabajo de la terminal de contenedores y que distan mucho de ser una partida de camiones pronta para ser introducida en el país

El segundo elemento de trabajo que presentaron en la reunión fue un conjunto de copias de material conseguido en Internet, en las que se ofrecían camiones usados de gran porte, detallando las especificaciones, el precio, etcétera. Según ellos mismos indicaban, los valores eran altos. Si bien se trataba de camiones bien presentados, con las garantías del caso, más allá de que fueran usados tenían un elevado precio, por lo que, en definitiva, no iban a ser viables. Frente a esto, la respuesta es obvia: si es así, ¿por qué les preocupa el Decreto? Si son caros no entrarán. Es algo bastante elemental.

Creo que todo esto se debió a la espontaneidad de la reacción y a la falta de análisis, porque ese no es un argumento que se pueda esgrimir. En última instancia, el mercado y cada uno de los interesados podrá decidir si le interesa o no y qué precio le sirve.

Esos fueron los dos elementos supuestamente probatorios de la debilidad del Decreto presentados en esa reunión

Independientemente, plantearon también que mucha gente había hecho un sacrificio importante para realizar inversiones significativas y que ahora veían cómo su empresa se descapitalizaba. Creo que cuando uno entra en un análisis de conveniencia económica -con el mayor respeto para quien lo encare- hay que hacerlo en forma integral, seria, profunda y, hasta si se quiere, profesional. Cuando hablamos de los números y de lo económico, estamos haciendo valoraciones objetivas, no emocionales. Para nosotros es muy claro que en una situación de esta naturaleza, si bajamos el valor reposición, más allá del efecto inmediato y cortoplacista por el que pueda disminuir el valor del capital, que es relativo -son productos distintos; de cualquier manera, vamos a suponer que se dé esa situación-, si al dueño de la empresa de fletes -ya sea una unipersonal o una gran empresa- le doy una herramienta para bajar los costos de inversión en lo que se refiere a su reposición, tendrá un recaudo y un balance positivo en su cálculo económico. De manera que ese argumento que se ha esgrimido públicamente no resiste un análisis serio.

Por otro lado, no quiero caer en subjetividades ni en interpretación de intencionalidades, pero inevitablemente voy a dar mi opinión con respecto a lo que puede ser la repercusión que pueda tener un mecanismo de esta naturaleza. No quiero faltar el respeto a vuestra inteligencia, pero cuando la prensa nos interrogó, se me ocurrió decir que podemos asumir como válido que el precio o el valor de reventa del camión que tiene un determinado señor puede bajar. Por ejemplo, si este señor tiene un Ford o un camión de la marca que fuere del año 1975, que todavía esté operando y que de acuerdo con las condiciones de mercado -que es cautivo—, puede valer US$ 7.000, en la medida en que se libere la opción de traer vehículos usados, competitivos y a buen precio, el valor de ese vehículo bajará a US$ 3.000 o US$ 4.000, de manera que nominalmente figurará con una pérdida de capital por ese monto.Si ese señor vendiera su camión, obtendría US$ 3.000 menos. Pero si esto tuviera tanta incidencia en el mercado, cuando él optara por la reposición -si así lo decidiera- podría comprar un camión con veinte años menos de uso, que ayer costaba US$ 20.000, a US$ 10.000, US$ 12.000 o US$ 13.000; de manera que el ahorro sería mayor que la depreciación del valor de su otro camión. Esto es muy elemental; si quien trabaja logra reducir la inversión, que en alguna medida se convertirá en capital de trabajo, se verá beneficiado en su estructura de costos.

También se manejaron otros elementos. Tengo que reconocer que si no hubo omisión, por lo menos sí hubo, paralelamente al dictado del decreto, falta de información con respecto a algún aspecto, lo que preocupó a algunas personas, entre ellas a los transportistas y al señor Diputado Trobo quien, al expresar su preocupación, hizo una mención que comprendí en cuanto al riesgo de que esto estimulara un mecanismo que

permitiera que en Uruguay se introdujeran flotas que se transformaran rápidamente poco menos que en chatarra. En ese sentido, reconocimos que el decreto no invocaba un aspecto sobre el que estábamos trabajando y que creíamos elemental -se trató por una vía paralela en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que hace un manejo más técnico que comercial del tema-, como es la exigencia que se iba a imponer, y que se está terminando de elaborar, en cuanto a los controles y certificación de los eventuales pedidos de importación. No tengo el detalle acá, pero en cuanto se termine de elaborar se lo podremos trasmitir. Básicamente, se exigirán garantías iguales a las que se piden en el caso de los camiones nuevos. Existen normas internacionales en países desarrollados que permiten la importación de vehículos usados con determinado nivel de exigencia, y que aspiramos aplicar, con la prudencia del caso, en la misma dirección y con el mismo grado de intensidad.

De manera que yo había omitido mencionar esa crítica que se hizo en cuanto a la posibilidad de introducir chatarra; esto no será así porque estará controlado a través de exigencias técnicas.

Otro aspecto que adelantamos en la segunda reunión que mantuvimos con los transportistas fue que estábamos dispuestos -así lo hemos determinado, a tal punto que será una variante, un agregado o parte de una nueva redacción- a dar prioridad a los tenedores de camiones para terminar con ese fantasma de que esto va dirigido a empresas que ya están preparadas y que de un día para otro nos van a invadir poco menos que con flotas internacionales, dejando mal parados a quienes hicieron el sacrificio de la inversión. Estamos dispuestos a dar un período prudencial de seis meses durante los cuales la autorización para la importación de camiones usados será viable exclusivamente para quienes ya tengan camiones registrados en organismos tales como el BPS. Estarán autorizados para importar en cantidades equivalentes a las que ya poseen. Es decir: si tienen un camión registrado, se les cursará autorización para importar otro camión; si tienen diez, podrán importar hasta diez camiones. En ese período de seis meses, conocida ya esta norma, si el mercado resulta atractivo podrán ir acomodándose como para no estar en desventaja con respecto a esos supuestos señores que contaban con información secreta, sabían que íbamos a dictar un decreto y estaban preparados para introducir los camiones en el puerto.

Simplemente, quería historiar un poco, haciendo referencia a los conceptos, explicando hacia dónde nos dirigimos, es decir, a defender la producción sin ningún otro afán adicional, dando instrumentos a los transportistas, y comentarles acerca de las conversaciones que hemos tenido, la preocupación que recepcionamos, lo que contestamos y lo que actuamos en función de esas preocupaciones.

Es obvio, y supongo que así lo habrán manifestado ayer en el seno de esta Comisión, que los señores transportistas no quedaron satisfechos con ese período de prioridad que pensamos otorgar y lisa y llanamente quieren eliminar esto. Insisto en que además de perseguir un fin de facilitar la producción, no tenemos ningún tipo de dudas que los primeros beneficiarios son los propios transportistas.

Más adelante, para no hacer muy larga mi intervención, puedo referirme a lo que llamo las otras dos patas de este asunto. Hice referencia a la que, aparentemente, tiene más calor y abarca mayor número de involucrados, que son los transportistas. Otra pata que existe -si se puede calificar así- son los comercializadores de camiones nuevos -concesionarios, representantes o como se llame- y después el llamado armador.

Lo que llamo la pata del medio, sinceramente, es netamente comercial. Se trata de gente que, con todo el derecho del mundo, puede estar instalada, con sus derechos de representatividad de marcas y concesiones. En este caso, no sentimos la obligación de mantener eternamente cautivo el mercado para la tarea de ellos. En todo caso, es gente que ya tiene su infraestructura y su "know-how" comercial como para, si fuera de su interés y así lo indica el mercado, anexar a la venta de unidades nuevas una corriente comercial de unidades usadas importadas. Con total honestidad y con el mayor respeto, sinceramente, no es lo que en lo personal más me preocupa.

La tercera pata es el armador. Acá, en Uruguay, ha sido muy cuestionada durante mucho tiempo la existencia de la supuesta industria automotriz que tenemos. Ha sido cuestionada al igual que tantas otras cosas. La industria automotriz ha tenido las dificultades del caso de competir dentro del MERCOSUR, más allá de algunas cláusulas de beneficios comparativos, con un país como Brasil, con una industria muy grande. Más allá de lo que implican los convenios del MERCOSUR, en cuanto a cuotas, etcétera, los números nos muestran que ha sido reducido el volumen en esa materia y, puntualmente, en el tema camiones.

Pero un elemento más importante al que me quiero referir es que, claramente, las líneas de producción que se tienen en materia de camiones están dirigidas básicamente a la exportación; y la exportación no está rozada en lo más mínimo por este decreto, es decir, no cambia nada. Es una cosa interna, de ingreso. Públicamente digo que la exportación va a seguir teniendo un beneficio que es muy grande. Así está pactado y respetado; es un reintegro significativo que tiene la industria automotriz. Reitero que está pactado y aceptado por las partes intervinientes, y así seguirá siendo. Constituye una porción más que significativa y que, inclusive, supera -me da hasta vergüenza de que figure en la versión taquigráfica- el valor agregado que se le da al "kit".

Los números cantan. En lo que va del año 2004, hay 48 camiones vendidos nuevos para exportación y cero para plaza. Y este decreto todavía no está en funcionamiento. Claramente, las líneas de producción están destinadas -con un cálculo económico que va por cuenta y riesgo del señor que lo hizo; si gana mucho dinero me alegro y lo felicito- a un mercado grande, que es el MERCOSUR, con los beneficios y las cláusulas de reciprocidad que están en vigencia y que aprovechan, por lo cual me alegro. Pero que no se me diga que desestabilizo sus cálculos porque eso no está basado para el mercado interno. Cuarenta y ocho a cero es un "score" bastante significativo. El 2003 fue un año desastroso y se vendieron seis para exportación y dos en lo local. En 2002, fue cero a cero, empate.

Lamento que como Ministro de Industria me vengan a decir esto. Yo no agravio ni ataco a ningún sector industrial. Digo realidades: este ítem está claramente dirigido a un objetivo diferente que el mercado local.

El fabricante, el armador, me podrá decir que si tuviera el mercado interno sería mejor. Es verdad, pero que compita. Sin competencia de los usados, en lo que va de este año, que es un período de reactivación, no vendió ninguno.

Entonces, sinceramente, no veo qué violencia podemos generar o qué confrontación de mercado podemos estar ocasionando. Esta es mi modesta opinión.

Lamentablemente, no he tenido oportunidad de recibir al ingeniero Soler. En lo posible, lo iba a hacer en el día de hoy. Yo iba a venir ayer acá, pero tuve que ir a Buenos Aires por el tema energético. Espero recibirlo y hablar mano a mano; nos conocemos hace años.

Pero anticipo que, en este aspecto, a la industria nacional, que lamentablemente es de muy poca envergadura, fundamentalmente en lo que se refiere a abastecer el mercado local no la va a afectar mayormente.

SEÑOR TROBO.- Me hago cargo de las palabras del señor Diputado Bosch que me representan en cuanto a los antecedentes de esta reunión. Creo que la decisión del señor Ministro de enlentecer el proceso de vigencia del decreto es una señal interesante que, por supuesto, obedece a su voluntad, pero que el Parlamento debe tomar como tal. Ayer también recibimos otra muy interesante, que es la del sector de transportistas que, a pedido de los parlamentarios, accedieron a que las medidas que pudieran determinarse en algún momento se postergaran hasta tanto se viera un poco más claro el panorama en cuanto a la vigencia del decreto, a su complementación, etcétera.

Tengo algunas preguntas para hacer al señor Ministro.

Antes quiero decir que parece un poco curioso que debamos tratar este tema exclusivamente con el señor Ministro de Industria, Energía y Minería. Obviamente, se me dirá que la Comisión citó a este Ministro y él está aquí porque lo invitamos y no invitamos, por ejemplo, al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Ayer, cuando se discutió acerca del alcance de la convocatoria, cooperé con la idea de que fuera usted el citado porque es evidente que si el decreto lleva la firma de los señores Ministros de Economía y Finanzas y de Industria, Energía y Minería, allí están los dos ideólogos -por decirlo de algún modo- y, por tanto, los que seguramente pueden explicar cabalmente el alcance el decreto. Sin perjuicio de ello, en conversación telefónica que mantuve con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas me dijo que tenía una visión diferente sobre la cuestión y, en particular, sobre el decreto; pero eso se debe resolver en el ámbito interno del Poder Ejecutivo y no aquí. Lo que nosotros tenemos que hacer es ver la medida, analizarla, escuchar sus fundamentos y, a partir de allí, poder cooperar en lo que nos sea posible.

Lo que a mí me habría gustado sería tener una visión más extensa sobre la fundamentación del decreto. El señor Ministro dedicó un par de minutos a ello y luego contestó las objeciones que se presentaron al decreto,

que hemos escuchado no solo del sector de transportistas sino también de quienes comercializan, es decir, los representantes del mercado de camiones y también de la industria. En este sentido digo que, más allá de que pueda ser de mayor o menor volumen, Uruguay, como otros países, ha resuelto que la industria automotriz debe tener un estímulo determinado. ¡Ojalá hubiera diez plantas! Sé que hay proyectos del área de la industria automotriz que hace pocos años tuvieron un éxito importante en virtud de la posibilidad de que Uruguay lograra cupos en el MERCOSUR y que no solamente fuéramos compradores de autos, sino también pudiéramos vender. Así estuvo el proyecto Twingo, que fue muy importante; el proyecto Renault Express, que también fue muy importante. Además, hubo otros proyectos que ojalá pudiéramos reeditar en el futuro, que sabemos que cayeron en virtud de circunstancias que emergieron y que no eran dominables por nosotros. Lamentablemente, Uruguay sufrió en los últimos cinco o seis años dos hechos muy importantes vinculados a decisiones macroeconómicas de los países vecinos. Estos hechos afectaron, por un lado, nuestra exportación de productos tradicionales, no tradicionales y también la exportación de vehículos.

Asimismo, esta mañana leímos el comunicado de varias entidades del sector productivo, y lo hicimos varias veces para identificar dónde estaba el problema y cuál era el planteamiento. Por lo tanto, en términos generales podemos decir que el sector de transporte de carga se opone a esta medida, como así también el sector de la comercialización de camiones y el industrial. A su vez, el sector productivo se opone a la medida de paralizar la actividad del transporte, estableciendo que el decreto garantiza la libertad de competencia establecida en leyes. Al respecto, debo decir que soy coautor, junto con el Senador Atchugarry, de una de esas leyes, que se aprobó en oportunidad de la primera ley de urgencia, que va en el sentido de garantizar la libre competencia, que no necesariamente en el caso del transporte se logra porque haya camiones usados en plaza, sino porque existe un mercado sobre el que tenemos la posibilidad de garantizar que sea lo más libre posible o lo suficiente para que los precios se fijen en condiciones de mercado. Pero, obviamente, tenemos las dificultades propias de ser un país muy pequeño, en el que es muy fácil encontrar oligopolios en varios lugares, no solo en el transporte -si lo hubiera-, sino también en otras áreas, lo que afecta a los consumidores.

A mi entender, frente a ese panorama, nos gustaría tener la mayor cantidad de argumentos sobre lo que señala el decreto en su escueta redacción, sobre todo en su considerando que dice que conviene adoptar medidas tendientes a mejorar la competitividad de los sectores productivos nacionales, reduciendo sus costos de distribución y transporte de carga. Obviamente, quisiéramos que el Ministerio analizara qué efectos tiene el costo de la amortización de la flota en los precios de los fletes; según información que manejo es mínimo con respecto a otros costos del transporte, por ejemplo, combustible, mano de obra, BPS, etcétera. Digo esto -es una afirmación, pero es con tono de pregunta- teniendo en cuenta que hoy en día no hay demanda insatisfecha de fletes, como lo han señalado quienes estuvieron en la Comisión. Nos gustaría conocer una idea o un estudio que nos demuestre que efectivamente hoy existe demanda insatisfecha de fletes, lo que provoca, además, una suba de los precios, es decir, si el Ministerio tiene una paramétrica que determine que hoy los precios se han disparado. Por otro lado, si hay demanda de compra de camiones, porque si me dijeran que no hay stock, no habría problema. Si la idea fuera bajar los precios aumentando la llegada de equipos o reduciendo algunos de los impuestos, en realidad lo único que habría que hacer sería desgravar de IVA a los camiones, porque es el único gravamen que pagan; así las unidades serían más baratas en nuestro país. Si hubiera demanda insatisfecha por parte de quienes comercializan se justificaría que se tomara alguna medida como la que estableció el decreto, pero no es así. En efecto, hay stock de camiones y los representantes nos han dicho que el plazo máximo en el que puede llegar un equipo de estas características es de noventa días -inclusive, menos-, salvo que quien lo compre quiera determinados elementos muy especiales.

Asimismo, queremos saber si los camiones, sobre todo en las zafras, son utilizados como silos. Es decir: el camión hace el traslado y cobra el flete; hasta este año solo cobraban el flete y no la espera, pero este año sí la cobrarán, por lo que muy probablemente la comparación de precios de los fletes con otros ejercicios pueda dar lugar a decir: "Este año los fletes están más caros". Pero es, repito, porque se está cobrando la espera. Desde ese punto de vista, el problema no está en los camiones, sino en los silos, en los secadores o en que Uruguay no ha resuelto cómo dimensionar la estructura de servicios a la producción granelera y en un determinado momento la solución parecería ser que estuvieran los camiones parados durante siete días con la carga encima. ¡Claro que en ese caso es posible que puedan faltar camiones! Pero la solución no es importar camiones usados. Entonces, queremos tener la visión del Ministerio sobre el mercado de camiones y sobre el mercado de fletes.

Además, me gustaría que el Ministerio nos diera otra visión. La mera medida de liberar se toma con un concepto: tiene que existir esa posibilidad y no se sabe qué resultado tendrá; si se importan muchos

camiones, es porque el mercado lo pide, y si se importan pocos, es porque el mercado no lo pide, por lo que no se le hará mal a nadie. Yo creo que la medida de liberar la importación de camiones usados tiene un primer efecto: Uruguay se convertiría en un país al cual llegan cosas usadas. Sabemos que llegan muchas cosas usadas, pero hasta hoy no llegan camiones usados. En Brasil no llegan camiones usados y en Argentina tampoco; en Paraguay sí, pero creo que no ofendo a nadie si digo que allí llega de todo usado y sale de todo usado, porque es histórica su utilización de residuos. De esta manera Uruguay pasaría a la categoría de país que utiliza equipos de segunda mano para uno de sus servicios más importantes, como es el transporte de carga. Seamos francos: se trata de equipos de segunda mano, que salen de circulación. Se me dirá que eso pasa porque en Europa existe un sistema de "leasing" que permite que a los dos años el camión esté amortizado, pero tienen dos millones de kilómetros y han recorrido Europa de arriba a abajo cincuenta veces, y por eso los europeos no los utilizan más, no sé si porque se exige que las unidades sean nuevas y no pueden tener más de dos o tres años. Tengo en mi poder pedidos de avaluación para importar unidades en el caso de que el decreto siga vigente, no solo de equipos de dos o tres años sino también de muchos más años, inclusive, de unidades de 1982.

Se trata de una decisión política que el Poder Ejecutivo debe tomar. Obviamente, dirá: "Nosotros evaluamos desde el punto de vista ambiental y de la seguridad y determinamos que es razonable que Uruguay pase a ser un país de utilización de equipos de segunda mano". Esa es una decisión política; nosotros tenemos una opinión sobre ella y en su momento la diremos.

En ese marco, el problema que se ha generado y el interés que vastos sectores de la economía nacional tienen sobre el tema, nos llevan a pedir cierta cautela, sobre la cual tenemos señales y que yo he reconocido en cuanto a la vigencia del decreto. Pero esa cautela debería ir más allá y llegar a decir: "Suspendamos la vigencia del decreto. Establezcamos una serie de análisis previos. Veamos en estas circunstancias qué efectos tendrá esta medida sobre la economía, cuáles son más beneficiosos y más perjudiciales". Sé que una decisión de Gobierno tiene beneficios y perjuicios, pero hay que analizar el valor. Por ejemplo, el valor de un perjuicio no tiene como resultado el beneficio que realmente se espera. A partir de esto, el Gobierno podría llegar a establecer que Uruguay tiene determinadas condiciones para importar este tipo de equipamientos. En ese sentido, me hago cargo de que integro un partido que estuvo en el Gobierno cinco años y que este decreto, que está vigente desde antes de la Administración nacionalista, se reiteraba cada seis meses. Debemos terminar con esa reiteración cada seis meses, porque cuando el funcionario que tiene que hacer el trámite -como pasa a veces- se pasa dos días del plazo, se meten veinte o treinta autos "de gato" en la Aduana en las solicitudes de importación. Esto lo conocemos todos; inclusive, lo comentó la delegación que nos visitó ayer y figura en la versión taquigráfica. Esto sucede porque la política de no importar sería razonable que estuviera fijada en un decreto, cuya vigencia no debería reiterarse permanentemente, y luego, si hubiera que modificarlo, se haría solemnemente, con una serie de argumentos de peso que justifiquen una medida de estas características.

Voy a hacer un comentario que considero importante que el Ministro conozca o por lo menos que lleve la información. Hoy me llamó un transportista y me dijo que estaba de acuerdo con esa medida; yo escuché su razonamiento, sus comentarios, y me dijo que era un pequeño transportista, que no tenía posibilidades de renovar sus dos camioncitos y que esta disposición le permitiría llegar a un equipo más moderno, más nuevo a efectos de poder competir adecuadamente. Además -me dijo-, debe tener en cuenta que a Uruguay se traen motores usados y nadie dice nada. Ante esto le contesté que a Uruguay no se traen motores usados, que no está permitido.

Obviamente, cuando terminó la conversación me puse a averiguar si se traen o no motores usados. Me dijeron que como no se pueden importar motores usados, estos se traen a la Zona Franca, se desarman, se importan las partes, se arman y se revenden. ¡Hecha la ley, hecha la trampa! Hay una circular de la Aduana que interpreta que eso está permitido.

¡Claro! La circular fue hecha por un funcionario, que la llenó, la puso arriba de la mesa, se firmó y ahí está. Seguramente, de esto se beneficia gente que compra motores usados, pero se perjudica el país, porque la importación de motores usados, por alguna razón que debe ser de peso, está prohibida, quizá porque se trata de equipos en desuso que por no ser usados en otro lado los tenemos que usar nosotros aquí como si estuviéramos en África.

Todo esto ha despertado una preocupación razonable sobre un tema complejo, sobre el que creemos que debe haber el tiempo suficiente como para adoptar decisiones que, aunque sean controversiales, tengan previo análisis pero, fundamentalmente, que nos beneficien a todos. Como dijo el señor Ministro, creo que estamos procurando que el sector productivo tenga la oferta de fletes que debe tener y que los precios sean razonables y adecuados; además, debemos evitar que una medida de estas características pueda tener consecuencias que luego sean muy difíciles de corregir.

SEÑOR ALONSO.- Compartimos el planteamiento esgrimido por nuestros compañeros de Partido. De todas formas, quisiera enmarcarlo sobre lo que, a nuestro entender, más preocupa.

Podrá discutirse o no la necesidad de introducir modificaciones o transformaciones al funcionamiento del mercado de los camiones en el Uruguay, y quizás ahí puedan aparecer las distintas versiones: la de un actor como el que acaba de reseñar el señor Diputado Trobo al que de acuerdo con su situación económica particular esta medida puede llegar a beneficiar, o también puede darse que por la diversidad de posiciones, con el tiempo surja la posibilidad de manejarse -más allá o más acá- con lo que establece esta norma emitida por el Poder Ejecutivo.

Creo que debemos estar abiertos a discutir sobre la necesidad de la inminencia de la aplicación de esta norma, y entiendo que ese es el eje central del asunto. Si estuviésemos ante una situación de imperiosa necesidad de la aplicación de una norma de estas características, la línea argumental del señor Ministro sería razonable, pero no veo que se hayan planteado ni presentado argumentos que abonen la tesis de que sea imprescindible que esta disposición entre en vigencia ahora. Dadas las circunstancias creadas, la conmoción que se ha generado -en la prensa de hoy salió publicado un remitido de los usuarios de los servicios de transporte de carga- es legítima. También es legítima la sensación de estas personas y la de todos los productores que van detrás de esto, en momentos en los que, felizmente, el país se está viendo beneficiado por buenas cosechas, por los buenos precios de los "commodities" y estamos teniendo un resurgimiento de la actividad económica. El hecho de introducir modificaciones -si no son imprescindibles- que directamente afecten el desarrollo del ciclo merece un mayor estudio con la amplitud con que se ha manejado el señor Ministro. Quiero destacar la capacidad política del señor Ministro para enfrentar este tema, hablando con las partes, concurriendo rápidamente a la Comisión y procurando la postergación de la publicación y aplicación inmediata del decreto. Esta es una expresión de voluntad de diálogo que, reitero, hay que destacar.

Repito que abono la presentación que han realizado los señores Diputados Bosch y Trobo, y que incorporo la necesidad de pensar sobre los elementos que justificarían que la norma se aplicara a partir de ahora y acerca de aquellos que se podrían tomar en cuenta para abrir un período de discusión del tema a fin de que no exista gente que se pudiera sentir afectada y que el funcionamiento del mercado del transporte -especialmente el de la venta de activos fijos afectados al mercado- no tenga distorsiones que puedan representar perjuicios en los agentes económicos, en los individuos a título personal o en quienes se sirven del transporte de carga como parte de su cadena productiva.

SEÑOR TROBO.- De acuerdo con nuestras informaciones, el porcentaje de amortización del valor de la flota en el precio de los fletes es de 3,19%. Esto significa que si las unidades que eventualmente se pudieran llegar a importar por esta vía tuvieran un valor de US$ 50.000 -en nuestro país hoy cuestan US$ 100.000-, la baja en la amortización sería de apenas 1,5%. Por lo tanto, estamos hablando de algo que nosotros no vemos relevante en la incidencia del valor del flete.

SEÑOR OBISPO.- El Encuentro Progresista-Frente Amplio tiene mucha preocupación por este tema, en primer lugar, porque consideramos que el transporte es un servicio fundamental muy relacionado con todo lo que tiene que ver con la producción y porque sabemos la importancia que tiene desde el punto de vista económico y productivo. Por lo tanto, cualquier medida que se adopte con respecto a este sector tendrá su incidencia.

Sabemos que este sector ha realizado esfuerzos por renovar su flota. Con respecto a lo manifestado en cuanto a la relativización de los perjuicios que ocasionaría esta medida, entiendo que hay situaciones que afectan. Una persona, un empresario que compró con el espíritu de renovar su flota -es deseable que el país cuente con una flota renovada y no con una de segunda mano-, se endeudó en dólares y tuvo que superar tres o

cuatro años de crisis. Obviamente, el valor de compra de la unidad se acrecentó por todo este esfuerzo y, sin duda, esta medida le preocupa.

Tengo dos inquietudes que voy a manifestar en nombre de mi bancada. Este tipo de decisiones, que son muy legítimas, establecidas en lo que debe ser la función de un Poder Ejecutivo, deberían tener un mayor análisis. Muchas veces, en el país se habla de políticas de Estado; y nosotros tenemos la siguiente preocupación al respecto. En enero se promulgó el Decreto Nº 17/04, que en sus considerandos establece que se mantiene incambiada la situación que motivara el dictado de las normas referidas, por lo que se entiende conveniente renovar la prohibición de importación de dichos bienes. Esto ocurrió el 15 de enero de 2004. En el mes de marzo se dice que es conveniente adoptar otras medidas. Pasaron 60 días. ¿Qué cambió en ese lapso? Había un decreto en el que se establecía que la situación que había motivado el dictado de normas permanecía incambiada; sin embargo, en marzo se habilita la importación de determinados vehículos. ¿Qué cambió en 60 días en el sector del transporte y en su flota?

Nos interesa saber cuál es la opinión del Ministro que tiene que ver con esta materia. ¿Se hicieron consultas? ¿Hay consentimiento por parte del Ministerio de Transporte en cuanto a introducir estos vehículos? Queremos saberlo porque, más allá de la opinión que uno pueda tener, sabemos que se han hecho controles técnicos y que se ha tratado de superar la informalidad. Realmente, nos parece conveniente saber qué cambio tan importante se ha producido en estos 60 días en este sector trascendente para el país.

A nuestro juicio, esto afecta la seguridad en el transporte y hasta el medio ambiente. ¿Qué garantías pueden ofrecer estos vehículos? El señor Ministro dice que presentarán certificados, pero, ¿no hubiera sido mejor haber procesado toda esta etapa de preparación y de consulta antes de adoptar esta nueva medida?

El señor Ministro señala que esta medida no afectaría los cupos que tiene la industria automotriz armadora del país. Nosotros somos defensores del MERCOSUR y entendemos que, en muchos aspectos, nuestro país trata de compatibilizar sus normas con las de sus socios. Eso me parece buena cosa, sobre todo en estos temas, porque sabemos que, al día de hoy, el transporte está muy ligado a Chile, Brasil, Paraguay y Argentina. ¿Esta es una medida compatible con las de nuestros socios del MERCOSUR? ¿Una medida de estas características no tiene nada que ver con los convenios que Uruguay tiene con la industria automotriz? El señor Ministro mencionaba que solo se han hecho 48 unidades para la exportación y es cierto, pero creo que el cupo es de 800 camiones de NORDEX. Y quiero decir algo: creemos que la industria armadora es muy importante en el país; en esta Comisión hemos tratado siempre de que la industria automotriz tuviera un nicho de mercado. En este país siempre se ha dicho que hay que defender nichos de producción en el MERCOSUR. La industria automotriz, a pesar de todas las dificultades que ha tenido, ha logrado conseguir nichos. Son chicos -no lo niego-, pero la industria es importante. Yo conocí dos plantas y puedo decir que realmente son muy rescatables: la mano de obra es calificada y los salarios son bastante decorosos. Me gustaría que estuvieran funcionando a pleno y que colocaran, no 48 unidades sino 480 o 500 unidades. Me parece que la compatibilidad de esta medida con otras del MERCOSUR es algo que debemos analizar.

Quisiéramos saber, además, si el señor Ministro tiene presentes estos cupos en el desarrollo de la industria armadora. Reitero que entendemos que es buena cosa para el país; por lo menos en esta Comisión siempre hemos defendido eso y hasta hemos tomado la iniciativa de saber cómo marchan las cosas en este sector. La incidencia del Ministerio directamente involucrado en la materia resulta fundamental.

SEÑOR MOLINELLI.- Agradecemos la presencia del señor Ministro y del señor Subsecretario, quienes se han hecho presentes rápidamente en la Comisión para tratar este tema.

En el día de ayer no pudimos estar en la reunión en la que la Intergremial de Transportistas de Carga y la Intercameral Automotriz expusieron sus puntos de vista sobre el decreto que autoriza la importación de camiones usados. Entendemos que los perjuicios que ocasiona este decreto tienen que ver, fundamentalmente, con un cambio en las reglas de juego. Para la actividad empresarial resulta fundamental tener reglas de juego claras, que no sufran cambios bruscos que, sin duda, distorsionan lo que se pueda haber planificado.

En este caso, se genera un perjuicio a una actividad establecida en el país, de importancia, como es el transporte de carga que, al igual que el resto de los sectores, debió enfrentar los problemas derivados de la recesión económica que atravesamos. Este sector empresarial tuvo momentos de auge en las inversiones en

los que contrajo un endeudamiento importante. En estos momentos en que el país está saliendo de la recesión y hay una promisoria actividad económica -inclusive, en el transporte de carga, sobre todo en la agropecuaria- es muy importante tener en cuenta que los cambios en las reglas de juego pueden afectar directamente a este sector. Esto es lo que nos preocupa. Entendemos que es loable el objetivo del decreto en cuanto apunta a mejorar los costos de distribución y transporte de carga para los sectores productivos nacionales; eso lo compartimos todos. Pero también nos parece conveniente coordinarlo con el de otros sectores que también hacen a la actividad económica del país y a la generación del Producto Bruto, como es el caso del transporte de carga.

Decimos esto porque, al día de hoy, todos vemos con buenos ojos la creciente actividad agropecuaria; el Gobierno ha tomado medidas muy favorables en este sentido e, inclusive, el hecho de no haber adoptado otras beneficia el crecimiento de este sector. Me refiero, por ejemplo, al hecho de que no ha incluido detracciones en la exportación de productos agropecuarios, como hicieron otros países vecinos. Esto constituye un gran apoyo para un sector que ha estado endeudado y que está resurgiendo. Es muy importante para este sector, y debemos pensar que para otros de la actividad económica, como el del transporte de carga, es bueno que la coyuntura económica favorable se acompañe con la adopción de medidas que le permitan superar las dificultades y problemas que ha debido enfrentar.

En la reunión del día de ayer -como lo ha manifestado públicamente la intergremial de Transportistas de Carga- quedó de manifiesto la preocupación por el alto porcentaje de endeudamiento del sector. El resurgimiento de la actividad económica les está dando perspectivas para salir de esta problemática e ir aliviando el endeudamiento; se trata de encontrar las medidas que permitan ingresar en una situación económica más favorable que sanee las empresas y mejore la actividad del sector. Sin duda, al cambiar las reglas de juego, habría un efecto directo sobre el patrimonio de esas empresas ya que, obviamente, habría una disminución del valor de sus vehículos que han adquirido con disposiciones distintas a las que regirían, por lo que se vería directamente afectada esta actividad. Por eso nos parece positivo y compartimos lo que decía el señor Diputado Ronald Pais -si bien estuvo presente al final de la reunión- en el sentido de que habría que hacer algún paréntesis o suspender la aplicación del decreto para poder analizar otros factores. En ese sentido, vemos como positiva la no publicación del decreto porque nos permitiría tener un plazo para contar con un ámbito de diálogo, y nos parece importante tener en cuenta estas consideraciones que hacíamos hace un momento.

Fundamentalmente, hoy queríamos consultar al señor Ministro sobre cómo han interpretado los efectos directos de este decreto del Poder Ejecutivo hacia ese sector del transporte de carga que en esta nueva coyuntura económica veían perspectivas favorables de un horizonte mejor.

También nos preocupa algo que en la reunión de ayer -lo hemos leído en la versión taquigráfica- expuso la Intercameral Automotriz, que integran los armadores. Con relación a los cupos que hoy el país tiene -que podrá cumplir o no, pero que, sin lugar a dudas, es importante para dar un ámbito de desarrollo a esta industria del armado de camiones para exportación-, se planteaba si esta medida de importar camiones usados no puede afectar la relación de reciprocidad con los países del MERCOSUR, en tanto países como Argentina o Brasil no tienen medidas de ese tipo.

SEÑOR PAIS.- En primer lugar, agradecemos a la Comisión de Industria que nos permita intervenir en el tratamiento de este interesante tema.

En segundo término, quiero expresar mi reconocimiento al señor Ministro de Industria por su sensibilidad y diligencia para concurrir a la Comisión con el fin de aclarar y ampliar la información que tenemos sobre un tema que, compartiendo lo que decía nuestro compañero el señor Diputado Molinelli, despierta en nosotros preocupación y una serie de interrogantes.

En cuanto al fondo del asunto, con respecto a la finalidad que persigue esta norma en cuestión, tengo muchas dudas de que realmente por esta vía se alcance ese objetivo, por todas las razones que acaban de exponer los demás legisladores -algunas las especificó muy detalladamente el señor Diputado Trobo-, pero también sobre la conveniencia o no de establecer una política diferente a nuestros socios más cercanos del MERCOSUR, introduciendo una heterogeneidad en nuestro parque automotor que puede provocar una falta de respaldo, garantías y seguridad, como bien destacaba el señor Diputado Obispo. Con relación a eso no tengo un

cuestionamiento específico para hacer, pero sí muchas dudas sobre el impacto final que pueda tener una medida de esta naturaleza en todo lo que significa el parque automotor de transporte de carga en el Uruguay.

De lo que no tengo ninguna duda -se lo manifestábamos al señor Ministro- es sobre la oportunidad o forma en que se introduce esta medida. Digo esto, en primer lugar, porque compartimos el criterio que muy meridianamente ha explicitado el señor Diputado Molinelli en el sentido de que es imposible hacer una actividad privada -de la que todos estamos dependiendo- si no existen reglas de juego estables y claras como para desarrollarla. Si las reglas de juego cambian todos los días es muy difícil planificar y asumir el riesgo, y eso, precisamente, desestimula la inversión que tanto estamos procurando para nuestro país.

Por otra parte, el señor Ministro dice que, en realidad, los fleteros no tienen por qué oponerse a esta medida porque no les causa perjuicios, y enumera una serie de razones y argumentos; y que tampoco tienen por qué hacerlo los distribuidores y comercializadores, y también elabora una serie de argumentos. Luego señala que mucho menos debe oponerse el armador, quien también ha manifestado su oposición. Lo que sucede es que hay una prueba del 9, que es inevitable tener en consideración: están en contra, se están oponiendo; esa es la realidad. Se nos podrá decir que no tienen razones para oponerse; ayer escuchamos una serie de razones y argumentos. Se podrá argumentar que son discutibles o refutables; está bien; esto entra dentro de la polémica, pero lo cierto es que están en contra. También es cierto que los fleteros han amenazado con una medida de fuerza que puede causar perjuicios muy grandes. Esto no lo decimos nosotros sino el comunicado "Conflicto en el Transporte", firmado por las diferentes asociaciones de usuarios, que dice así: "La libertad de comercio e industria, consagrada a texto expreso por nuestra Constitución Nacional se encuentra amenazada ante la posibilidad de que se paralice un servicio imprescindible y esencial para las operaciones comerciales vinculadas a la producción, comercialización y exportación de productos del País, generando graves perjuicios a la economía nacional". Entonces, no solo tenemos una oposición manifiesta y real de sectores importantes de la sociedad sino también un riesgo latente de un grave perjuicio en la actividad productiva.

Ahí empiezan las preguntas. ¿Cuáles han sido las razones de urgencia o de crisis que pudieron motivar, a dos meses de haber fijado reglas de juego determinadas, la introducción de otras totalmente distintas? Se había planteado la pregunta de si estábamos ante una demanda insatisfecha, pero no hay una demanda insatisfecha. ¿Existe un abuso de posición dominante en este tema? ¿Hay alguna denuncia presentada por los usuarios ante los organismos del Gobierno y en el marco de las leyes de defensa de la competencia que hemos aprobado? ¿Existe esa situación de hecho que amerite la introducción de una medida que genere inmediatamente una serie de repercusiones muy importantes?

Todo esto ha motivado que la Comisión planteara la posibilidad de adoptar un camino de sensatez elemental. Si se introduce una medida que busca un beneficio general para la producción, pero se recibe de inmediato una respuesta muy importante de determinados sectores que dicen ser afectados, ¿por qué no discutir los aspectos de esas afectaciones? ¿Por qué no examinar los diversos impactos que estas cosas pueden provocar? Entonces, a partir de allí se podría decidir si se pone en vigencia la medida y seguir adelante con el tema.

Mi postura -creo que representa la del sector- es la de buscar un compás de espera que permita seguir trabajando sobre estos elementos para que, así como se introdujeron esas dos modificaciones que mencionaba el señor Ministro a partir de las conversaciones que él sostuvo con los transportistas, se pueda ver qué otras cosas hay que modificar en este objetivo que, no dudo, persigue el Gobierno con la mejor intención para favorecer la producción nacional.

En cuanto a los armadores, hoy tenemos uno, pero con medidas de este tipo no vamos a tener ninguno más, si de entrada le negamos que tenga acceso al mercado interno. Digo esto porque el armador no va a poder armar unidades usadas; va a armar unidades nuevas y a competir con usadas que, de repente, vienen de Argentina o de Brasil; quizás también de otros sitios. Y estos dos camiones que vendió el armador al mercado local en las cifras que dio el señor Ministro, si mañana los quieren vender usados a Argentina y a Brasil, no podrán entrar; y ello significa también colocarlo en inferioridad de condiciones frente a los armadores de los vecinos.

Me parece que hay razones suficientes como para atender todos esos asuntos. Cuando hablamos de los distribuidores y los comercializadores, se podría pensar que así como venden unidades nuevas podrían vender unidades usadas. Quien esté mínimamente vinculado a la actividad comercial o a la representación de marcas importantes sabe que no es tan fácil. Se hacen planificaciones anuales, compromisos comerciales y escalas de precios de acuerdo con las ventas esperadas. Eso no se improvisa. Pasar a vender unidades usadas, que podrán ser de las marcas que se representan o no y que podrán impactar en los contratos de

representación, distribución o comercialización que se puedan tener con las matrices, lleva su tiempo. Pueden ser dos meses, seis meses o un año, pero algo de tiempo lleva.

Por último, entiendo que la competencia siempre es buena. No creo en los monopolios ni en los oligopolios, pero estamos ante una situación de hecho. La gente que está en el ramo del transporte aguantó la estacada más fea: soportó el endeudamiento cuando la actividad decrecía, cuando el mercado entraba en una recesión muy importante y se le hacía muy difícil hacer frente a los compromisos asumidos. Y resulta que vienen las nuevas, abrimos la posibilidad de que llegue alguien fresquito, sin ningún tipo de deuda ni de compromiso, que no soportó el pozo, a competir en otras condiciones. Creo que eso merece un análisis.

Reitero que no creo en los monopolios ni los oligopolios; tampoco creo en las reservas de mercado "in eternum", pero estos son argumentos que deberían atenderse, al menos en una maduración más ajustada del tema.

Después de este largo introito, por el que pido disculpas al señor Ministro, voy a hacer una pregunta. ¿Hay una razón de crisis en el transporte de la producción nacional que amerite la aplicación de una medida inmediata, o podemos esperar mientras se busca una solución? Creo que a este objetivo que procuran los dos Ministerios firmantes y el Poder Ejecutivo, seguramente se puede llegar por un camino con menos espinas.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- En varias oportunidades se ha citado el comunicado de las asociaciones de productores y se ha hablado del inciso primero. Creo que también debemos tener en cuenta el inciso tercero, en el espíritu de ver si la demanda actual y la proyectada ameritan este tipo de medidas.

Este grupo de asociaciones de productores manifiesta lo siguiente: "Contar con mayores medios de transporte profesional de cargas dentro de los principios de defensa de la libre competencia (contenidos en las Leyes 17.243 de 29.6.00 y 17.296 de 21.02.01) y acordes a las actuales necesidades del mercado, resulta prioritario para el objetivo de contribuir al crecimiento económico que viene mostrando nuestro País". Esto es un poco diferente a una oposición a la medida. Me da la impresión de que cuando dice "acordes a las actuales necesidades del mercado", parece que esas necesidades ameritarían este tipo de medidas.

Todos somos coincidentes acerca de la trascendencia de esta medida, pero lo importante es que de un lado están los transportistas y del otro grupos de productores que me parece que están apoyando este tipo de medidas.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- En mi primera intervención traté de ser gráfico en cuanto al objetivo de este decreto, que era dar herramientas a la producción para mejorar su eficiencia. Este es uno de los desvelos del Poder Ejecutivo. Según algunos señores Diputados, habría dudas en cuanto a si el sector primario -aunque no exclusivamente-, que es el que demanda más fletes o puede tener mayor incidencia, estaría en condiciones de demanda como para generar nuestra preocupación e ir tomando previsiones.

El señor Diputado Amaro Cedrés hizo algún comentario en esa dirección, a lo que puedo contestar con una reflexión. Evidentemente, el país ha estado creciendo, e insisto en que uno de los lugares más notorios donde se ha dado ese crecimiento es en la producción agropecuaria, que es la que más demanda y, en consecuencia, tiene más incidencia en el tema del transporte. Hay versiones aisladas o desordenadas. No hay una evaluación ni una cuantificación detallada, en tiempo real, de la demanda de fletes. Hay productores que nos han manifestado que tienen dificultades, pero -para tranquilidad de ustedes- lo que nos indujo a elaborar el decreto no es ese grito desesperado de quien hoy no consigue un camión.

Estamos hablando de una postergación. No voy a hacer una acusación, porque como uruguayo podría incluirme, pero en general tenemos la costumbre de no tomar o de dilatar las medidas que no son graves y urgentes. Además, viene bien poner una comisión que estudie el tema, así se dilatan más. Con el mayor respeto y en forma muy apasionada les digo que no tengo esa manera de encarar las cosas. Quizá a veces lo haga, y después me arrepiento.

Como dije al principio, en forma muy simple y concreta, el Poder Ejecutivo busca dar herramientas a la producción. Es muy claro que esto no va a tener un efecto inmediato. Aunque existiera un fuerte atractivo por posibilidades muy económicas en un mercado internacional secundario de camiones, es obvio que

instrumentar y efectivizar todo esto va a llevar un tiempo. De manera que, dado que ya estamos ante la zafra más importante, de cualquier manera esta zafra ya está manos de los transportistas que están trabajando. ¿O es que en una semana van a entrar 500 ó 1000 camiones? No lo creo. Si fuera así, sería porque hay demanda, porque no creo que haya ningún tonto que traiga 500 camiones para tenerlos parados.

Debemos anticiparnos. ¿Acaso no estamos apostando al tomar determinadas medidas, como bien marcaba el señor Diputado Molinelli? ¿El país no puso detracciones en plena crisis y está estimulando la producción? ¿No somos conscientes que de 7.000 hectáreas de soja se pasó a 70.000 hectáreas, y luego a 260.000 hectáreas? ¿No estamos conscientes de que recuperamos el 30% del área de arroz y de que tenemos una enorme expectativa de que, si mantiene su valor, para el año -como dicen los paisanos- vamos a tener un área mayor? No quiero imaginar lo que va a pasar con la soja, porque Argentina está cobrando 20% de detracciones y se nos están viniendo todos los argentinos. ¿Qué vamos a esperar? ¿A enero o marzo del año próximo, cuando haya que levantar todo eso y no tengamos camiones? ¿Cuándo lo vamos a hacer?

Disculpen si me apasiono un poco, porque me preocupa.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Vengo escuchando atentamente las consideraciones que han hecho tanto el señor Ministro como los señores Representantes y, al mismo tiempo, la trasmisión que se ha hecho de las lesiones eventuales que se manifiestan desde los distintos sectores involucrados.

Quiero decir que este es un tema que puede abrir un debate de fondo -lo he constatado a partir de las consideraciones que hizo el señor Diputado Pais- sobre diversos aspectos en los que este país debe avanzar y en cuanto a los cuales debe resolver. Por eso, el aporte del señor Diputado Pais fue muy enriquecedor y espero que quede a cuenta de un debate mayor.

A su vez, he escuchado con mucha atención las exposiciones de los señores Diputados Trobo, Bosch y Alonso y me pareció que una de las menciones formuladas por el señor Diputado Alonso tiene que ver con la médula de este tema: la inminencia de la aprobación de este decreto. Lo que hoy tenemos sobre la mesa es un decreto que no ha sido publicado. Sin embargo, hoy está vigente -desde el 3 de febrero hasta el 3 de agosto- la prórroga del decreto que históricamente prohíbe la importación de vehículos usados.

Entonces, con el propósito de conciliar, teniendo en cuenta lo que decía el señor Diputado Amaro Cedrés en cuanto a qué hacemos con la demanda en este país, ¿esperamos que ella se vuelva efectiva y un problema importante se transforme en un problema urgente o, tal como el señor Ministro decía, nos adelantamos a los problemas y con una visión y decisión anticipadas el país empieza a tomar algunas definiciones para que cuando las demandas se vuelvan efectivas y concretas no constituyan para el Uruguay una presión y transformen algo importante en urgente? Porque, de no actuar así, nuestro país nunca va a terminar de resolver lo importante; siempre está sobre lo urgente y, además, de atrás.

Entonces, quiero preguntar al señor Ministro cuál es la visión del Ministerio sobre el actual decreto que establece esta prohibición. Deseo saber si hay ánimo de interrumpir la vigencia de dicha prohibición o, en todo caso, utilizando la vigencia del decreto publicado en febrero, de abrir una etapa que nos permitiría, hasta agosto, transitar instancias de mayor intercambio entre las diversas partes involucradas, en las que, indudablemente, el Ministerio tendría protagonismo dadas las actitudes que ha tenido en cuanto a acercarse a esta Comisión con prontitud y a responder a la sensibilidad que tanto el señor Presidente como sus integrantes habilitaron.

SEÑOR PAIS.- La interesante intervención del señor Diputado que me precedió en el uso de la palabra me hizo reflexionar y, a su vez, me dio un tiempo para seguir pensando lo que venía exponiendo el señor Ministro. Entonces, me gustaría hacer una acotación breve.

Creí entender que el señor Ministro admitía que no existía un estudio pormenorizado y detallado de la demanda de transporte en este tema.

Por otro lado, el señor Ministro posee elementos de juicio para decir que va a haber un explosivo aumento de la producción y que, en ese momento, podremos llegar a tener dificultades para cubrir la demanda de transporte.

En primer lugar, deseo hacer una aclaración. Nosotros no estamos con el diferimiento "ad eternum" de las decisiones. De ninguna manera. No queremos eludir las decisiones ni evitarlas. En todo caso, lo que sí decimos, es que debemos contar con la mayor cantidad de elementos de juicio para una mejor toma de decisiones, lo que es diferente. Tomar la decisión, sí, pero con mayor cantidad de elementos de juicio, a fin de evitar o atenuar las consecuencias negativas que esa decisión pudiera acarrear.

Si se diera un incremento en la demanda en base a esos aumentos de la producción que nosotros tendremos, ¿no será que el sector de transporte existente en el Uruguay estaría dispuesto a hacer las inversiones necesarias para colmar esa demanda? ¿No sería necesario que la gente tuviera claro ese panorama y que se le diera esos elementos de proyección, reuniéndose alrededor de una mesa y diciéndole: "Miren señores: tenemos estas proyecciones y para el mes de enero del año que viene vamos a tener tales y cuales problemas; quizás ustedes pueden dar solución a esto porque, de lo contrario, el Gobierno adoptará otras soluciones"? ¿No sería necesario transitar estos pasos previos y escuchar los planteamientos en base a lo que se está proyectando y tener un afinado estudio de la evolución de la demanda hacia el futuro para que, entonces, el sector privado también pueda opinar? ¿No contribuye eso a una mejor toma de decisiones?

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Disculpen la reiteración, porque creo que a esta altura debe estar más que claro el objetivo del Poder Ejecutivo en esta materia. Pero me parece importante decir, porque me hace sentir bien -aunque no está en mi ánimo ofender a nadie que piense distinto-, que además de la búsqueda de ese objetivo la medida que se adopta es plenamente coincidente con una filosofía que tengo en lo personal, pues soy un liberal y soy partidario de abrir el abanico de opciones a todos los intervinientes en un mercado.

Con relación a lo que se invocaba, e invocó el señor Diputado Pais hace pocos segundos, insisto en que hoy acá nadie, ni los fleteros ni los productores, lleva un control exacto de la oferta o del déficit que pueda haber. Nos manejamos un poco con sensaciones. Pero más allá de eso, creo que si hoy pusieran sobre mi mesa -la de ustedes o la de cualquiera- un informe grave y urgente en cuanto a que están faltando camiones, no los tenemos, y no podemos decir por decreto que entren setecientos camiones. Y si me dijeran que están sobrando camiones y no hay granos para darles trabajo, van a sobrar. Quiere decir que es una relación de equilibrio natural entre la oferta y la demanda, que ahora está en crecimiento. Además, los propios transportistas aceptaron, en las reuniones mantenidas, que hoy están trabajando bien. ¡Y ojalá que trabajen rebien! Creo que van en esa dirección.

Entonces, coinciden varias razones para que se haya tomado esta determinación por parte del Poder Ejecutivo. Una de ellas es una filosofía general que, lamentablemente, a veces no podemos aplicar. Como son varias partes, uno no puede imponer su filosofía; hay distintos poderes.

Lo mismo sucede con las negociaciones internacionales que se dan en el MERCOSUR -a las que ustedes han referido en distintas oportunidades- porque debo decir que allí también a veces nos limitamos en lo que nos gusta o en cómo pensamos que deberían manejarse las cosas. No tengo ningún pudor en decir que coincido con el señor Diputado Obispo. Yo soy defensor del MERCOSUR, pero estoy muy descontento con él. Esto lo tengo que vivir de cerca, no solo como Ministro, sino estando en el Servicio Exterior, donde tuve que sobrellevar algunas reuniones terribles, año a año, en las que percibía las mismas definiciones de intención y de aspiraciones de deseo que no se concretaban; somos parte de eso y hay que convivir con ello.

Pido disculpas por responder en forma desordenada.

A propósito del MERCOSUR, reitero que no existe una norma que nos impida dictar este decreto; en este sentido, soy muy claro y concreto.

Brasil y Argentina, por su tamaño, por su estructura y tradición en esta industria, tienen un mercado de vehículos usados, con una tasa de renovación muy alta. En Brasil los propios transportistas me decían hace unos días que tenían informes que daban cuenta de un promedio de cinco años. Y al mismo tiempo expresaban: "Lo que pasa es que usted no es fletero. Yo nací arriba de un camión. Hoy tenemos camioneros que manejan un camión Aclo, que tiene cincuenta grados de temperatura en la cabina". ¿Dónde estamos viviendo? ¿Tenemos miedo de que vayamos a empeorar, aun con las exigencias de los controles estandarizados internacionales que se fijarían al amparo de un decreto de importación de vehículos usados? No digo que esto suceda en todos los casos, pero los transportistas me señalaban casos muy gráficos.

Actualmente, el parque automotriz de transporte de carga uruguayo es diverso e incluye camiones vetustos, que son ineficientes, y este salto cualitativo implica un aspecto cuantitativo inalcanzable para el señor que está más debilitado -que tiene una empresa unipersonal o dos o tres camioncitos-, pero no para aquel que tiene una flota grande y un poder negociador diferente y que ha podido, con sacrificio y con mérito, reequipar su flota de otra manera.

Insisto en que, desde el punto de vista normativo, el MERCOSUR no impide que exista un decreto de estas características. ¿Que no le guste? Es probable. ¿Que pretenda quizás aprovechar esta decisión para llamarnos a alguna consulta? Es probable. Pero Argentina y Brasil -quiero ser claro- viven en una guerra permanente por defender sus intereses, lo que los lleva a obviar normas del MERCOSUR. Argentina acaba de poner lo que se llama "Licencia no inmediata para los textiles", lo que atenta en forma elemental contra el MERCOSUR. Le enchufó una norma de esta naturaleza a Brasil porque le estaba vendiendo demasiado, ¡dentro de las normas del MERCOSUR!

Entonces, si se me pregunta si este decreto puede generar algo, digo que acá no hay compromiso; eso está claro. Si nos equivocamos, reconoceremos el error. En cuanto al compromiso, consulté expresamente que me evacuaran la inquietud y me respondieron que no lo hay. Si se tomaran acciones contra nosotros, sería como sucede en tantos otros aspectos con respecto a los cuales, poco menos que a diario, tenemos que estar alertas o pedir asesoramiento; fue el caso de las bicicletas y demás, pero es parte de la tarea de relacionamiento en el marco de una integración.

¡Y bueno!, estaremos alertas en esto o en cualquier otra cosa que incomode, como cuando queremos esforzarnos para recibir una enorme inversión en una planta de celulosa y se invoca que no podemos controlar unilateralmente, y lo aceptamos. Estamos acostumbrados a estas circunstancias, y si surgen protestas las enfrentaremos de la manera que corresponde.

Los controles ambientales, que legítimamente preocupaban al señor Diputado Obispo, va de suyo que estarán a cargo del organismo competente, de la misma manera que sucede actualmente, importemos o no camiones usados. Si no lo está haciendo el organismo competente, estará en infracción; no deslindo responsabilidad al respecto, pero esa potestad no está dentro de nuestro Ministerio. Sin duda, se controlará en forma estandarizada y técnica, como corresponde.

Se preguntó por qué el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no estaba involucrado en forma directa y prácticamente no aparecía. Por una sencilla razón: esta materia roza directamente una decisión, llamémosle, de política comercial exterior. Como se sabe, esto se maneja en el Ministerio de Economía y Finanzas, que nos consultó a nosotros. Además, se hizo intervenir al Ministerio de Transporte y Obras Públicas solicitando su apoyo técnico para terminar de elaborar algo que legítimamente se ha pedido y que compartimos, vinculado con los controles y exigencias que se impondrán, preocupación que fue expuesta por el señor Diputado Trobo.

Reitero que no desprecio a la industria armadora; me podré ganar la antipatía y alguien dirá: "El loco del Ministro de Industria no defiende a la industria"; pero no es así. Viví de la industria, me formé en la industria y soy un gran defensor de la industria, pero busco, fundamentalmente, seriedad, sustentabilidad en el proyecto que quiero vender. En ese sentido, la seriedad y la honestidad nos llevan a decir que la industria armadora en el Uruguay necesariamente está estructurada para un mercado muy chico, que mira al exterior, y los números así lo demuestran. Por lo tanto, como este decreto no roza para nada la exportación de camiones, entiendo que no causa un daño económico significativo. Es más: creo que la competencia que pueda generar la importación de algún camión usado será insignificante.

No quiero ser despectivo, pero los agentes intermedios, los vendedores, deben tener previsibilidad. En este sentido, quiero rescatar un aspecto que fue señalado por el señor Diputado Molinelli, que relacionaré con la intervención del señor Diputado Martínez. Soy el primer defensor de la previsibilidad; la exigí porque vengo de la actividad privada. Mientras transcurrían las intervenciones pensaba que en realidad debo aceptar algo. Debo aceptar -en realidad, no podría dejar de hacerlo- que desde el punto de vista formal tenemos un decreto vigente, que prohíbe la importación, que nosotros mismos renovamos en enero. En ese sentido, tiene razón el señor Diputado Obispo. Y no tengo ningún pudor en aceptar, aunque suene raro, que hace dos meses renovamos un decreto por seis meses y a mitad de camino lo estamos eliminando. Admito que eso no debería ser así y asumo el compromiso, en mi calidad de Ministro -espero contar con la ayuda del Subsecretario-, de

trasladar al Poder Ejecutivo la suspensión de la entrada en vigencia de este decreto hasta que se agote la prórroga que aprobamos en enero. De esta manera, cumplimos con la coherencia.

Me declaro culpable de esto porque yo firmé este decreto y me olvidé de que había firmado la prórroga por seis meses, con el ánimo y la convicción de que este nuevo decreto sería algo muy bueno. Obviamente, el Poder Ejecutivo tiene la potestad de invalidar aquel decreto, porque un decreto se cambia con otro, pero de cualquier manera debo aceptar que la búsqueda de esa previsibilidad, prolijidad y consistencia ameritaría dejar en suspenso la aplicación del decreto. Espero que el señor Presidente de la República y mi amigo el señor Ministro Alfie no se me ofendan cuando comprometa la opinión del Poder Ejecutivo con respecto a este nuevo decreto, incluyendo las normas técnicas, y se dé prioridad a los señores transportistas por un período prudencial. Estoy sumando mentalmente y me doy cuenta de que al mantener prácticamente cuatro meses más en vigencia la prohibición y anexar seis meses de prioridad al gremio de los transportistas, el "out sider" que se quiera introducir en ese negocio tendrá que esperar un año. Por cierto, creo que es un tiempo más que razonable.

Quiero hacer una reflexión, simplemente para ratificar una filosofía. Cuando se toman decisiones importantes se refleja lo que uno filosóficamente cree que debe hacer con respecto a determinado tema. Soy por filosofía un liberal y me declaro contento cuando veo que en Uruguay pasó lo que pasó y se dejó ingresar maquinaria agrícola. Eso posibilitó a más de un productor acceder a comprar por un valor que, por escala, no podía hacer antes cuando debía comprar nuevos equipos enormes, que eran prohibitivos. Y no pasó nada porque era una cosa lógica y pedida. Quizás los agentes intermedios que vendían maquinaria agrícola no se enojaron tanto o no tuvieron tanta fuerza en su argumentación como la que están poniendo hoy quienes venden camiones nuevos. Si se quiere, en ese caso también hubiera habido imprevisión y un perjuicio a los intermediarios, pero fue asimilado y bienvenido, y sacamos un óptimo resultado. Así que vamos a tener que seguir reforzando esto, porque el país viene creciendo y el área agrícola no lo va a parar y se va a priorizar más.

Refresco un concepto: en materia industrial se puede ingresar maquinaria usada. Una industria o una fábrica pueden ingresar maquinaria usada, y por suerte es así, porque se puede acceder a un mercado secundario con depreciaciones importantes dado que, por equis razones -no importa-, un industrial en Austria, en Francia, en Japón o donde fuere, renueva su equipo. Gracias a esto nosotros modernizamos; en el área industrial este país tuvo un punto de lanzamiento en épocas ya superadas a partir de un equipamiento industrial con equipos usados porque no podíamos acceder a otra cosa. Esto ya está superado; soy el primero en preferir lo nuevo -así me ha tocado vivirlo industrialmente-, pero a veces tengo que reconocer que hay determinados equipos que, a pesar de ser usados, significan un adelanto importante para una industria.

SEÑOR MOLINELLI.- Quiero hacer una aclaración.

Creo que habría que aclarar lo que refiere a la prioridad de seis meses que se iba a dar para adquirir un rodado usado a quienes ya tenían camiones -eso que se llamaba camión por camión-, porque en el día de ayer estuve con integrantes de la Intergremial de Transportistas y ellos expresaron que entendían que este mecanismo refería a todo el transporte y no exclusivamente al transporte de carga.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Me animo a adelantar la línea de acción que estamos pensando tomar.

SEÑOR TROBO.- Cualquier anuncio que el señor Ministro haga sobre lo que será el decreto que se dictará en agosto, es bueno que quede...

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Lo digo para que se disponga del factor previsibilidad.

SEÑOR TROBO.- Creo que el éxito de esta reunión políticamente es muy importante para el señor Ministro, para nosotros y, en general, para la controversia que se ha generado. Usted sabe, señor Ministro, que el tiempo es un buen consejero, y considero que a todos nos hace bien revisar todos los aspectos. Por eso, ante el anuncio de una medida importante es bueno resolver una controversia por la vía de un análisis más profundo, ya que puede ayudar a que las expectativas que se generen respecto de

la medida creen ámbitos en los que se puedan hacer aportes importantes. Con mucho respeto hago esta recomendación de procedimiento en cuanto a que resolvamos adecuadamente este tema hacia el futuro.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Voy a contestar al señor Diputado Molinelli.

En un principio, en la reunión que mantuvimos con el señor Ministro Alfie y los fleteros trasmitimos que estábamos dispuestos, para cubrirlos de la eventualidad de una invasión externa al sector en forma inmediata y sorpresiva, a dar seis meses de plazo a todos los tenedores de camiones. ¿Por qué? Porque se podían dar casuísticas. Supongamos que una persona no fuera fletero, pero tuviera una granja y un camioncito. Entonces, no voy a dejar renovar a los demás y a él no. Por lo tanto, definimos que el mecanismo sería para quien tuviera el camión registrado. Como se sabe, existe una exigencia que algunos cumplen y otros no; el que no la cumpla no tendrá la prerrogativa del recambio.

Pero ahora avanzamos un poco más -esto que voy a decir fue iniciativa del propio Presidente; en el día de ayer lo estuvimos conversando- porque la realidad nos dice que los camiones no fleteros, de empresas transportistas, en general están en la franja de camiones de menor envergadura. A fin de proteger aún más al empresario fletero, la idea es que superadas las 10 toneladas, no solamente se exija que tenga un camión sino que esté registrado en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como empresa transportista de servicios de flete para hacer uso de ese período de prioridad. Así podríamos proteger los intereses de la corporación de transportistas.

Entonces, la reglamentación que está estudiando el señor Ministro Cáceres iría en la dirección de establecer dos franjas: de 3 a 10 toneladas, no se exige que sea una empresa -de serlo va a tener la prerrogativa-, y de más de 10 toneladas el vehículo tendrá que estar integrado a una empresa de transporte.

Tratando de contemplar la sugerencia siempre experiente del señor Diputado Trobo, debo decir que acá hay claramente una decisión política de la Presidencia de la República, instrumentada a través del Ministerio de Economía y Finanzas y del nuestro, de hacer lo siguiente. Por pedido del señor Presidente, y por convicción propia -soy mandadero, pero con convicción- seguimos con la idea de hacer esto.

Ahora bien; asumiendo una posición personal, habida cuenta de lo que conversamos, entiendo que es lógico que la aplicación se haga recién después de que termine la prórroga, el 2 de agosto. Mi amigo Alfie se fue a la reunión del BID y viene la otra semana, pero en estos días se van a estar estudiando todos los detalles técnicos, que esperemos que estén prontos para la próxima semana. Por lo tanto, cuando el señor Ministro regrese volveré a hablarlo con él. En definitiva, tenemos que terminar con estos vaivenes que se dan cada seis meses, porque este decreto se viene renovando y renovando y nadie sabe qué es lo que va a pasar. Yo no tengo mucha experiencia en la redacción de decretos, pero sé que no es muy común redactar decretos de futuro; de todos modos, por una vía o por otra tenemos que oficializar que, llegado el momento, se va a ejecutar de la manera en que fue esbozado.

Sí puedo comprometerme a reunirme la próxima semana con el señor Ministro de Economía y Finanzas -sin perjuicio de que pueda hablar antes con el señor Subsecretario, que también ha trabajado en esto- para repasar estos aspectos y darles forma; inclusive, luego podría volver a la Comisión para informarles cómo lo reglamentamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aceptamos la propuesta.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Hasta que no vuelva el señor Ministro de Economía y Finanzas y repase con él los términos en que dialogamos hoy, el decreto no se va a publicar. El único que redactamos fue el otro y su publicación ya fue frenada.

SEÑOR TROBO.- Creo que cabe señalar nuestro beneplácito por la actitud del señor Ministro y del Gobierno que, a través de la medida informal de la no publicación del decreto, anunciaban su intención de actuar en la línea en que la Comisión pensaba debía hacerse. No es el momento ni la circunstancia para hacer referencia a algunos conceptos que el señor Ministro manejó sobre las características del Uruguay; nuestro país tiene características culturales comunes, pero dentro de la

comunidad nacional algunos pensamos distinto que otros. Yo, el sector político que integro y mi partido político habitualmente somos calificados de ansiosos, y no de caer en dilatorias. Nuestra ansiedad en general es debida a que presenta muchos contenidos y muchas horas de trabajo previo.

En cuanto a la medida propiamente dicha, más que compartir la dilación, compartimos el análisis que se ha hecho; el propio Ministerio ha reconocido que hay aspectos del decreto original en los que se debe profundizar. Ese es el tiempo que hemos logrado, y creo que es muy importante.

En cuanto al espíritu liberal, aclaro al señor Ministro que a mí me anima como a él, aunque no sé si es el mismo, porque por suerte el liberalismo tiene muchas visiones, precisamente, porque es liberal. Y esto es así, sobre todo, en un mundo en el que el ejercicio tiene que ser permanente para lograr que la libertad se ponga en práctica en lo cultural, en lo religioso, en lo político, en lo económico, etcétera. Es cierto que hay gente muy conservadora, que es dirigista, y lo es de alma; Uruguay vivió una época en la que el dirigismo fue el contenido principal de las políticas. Hoy estamos saliendo de ese dirigismo pero, lamentablemente, a veces romper el cascarón y salir implica muchas dificultades.

Creo que el espacio que se gana con la inteligente propuesta del señor Diputado Martínez nos sirve a todos para sensibilizar sobre los contenidos del decreto y para reunir la información necesaria que el señor Ministro decía que se puede recuperar de lo que es la demanda y la oferta. Esto ayudaría a que un sector del área de servicios que ha sufrido muchísimo la crisis por la pérdida de negocios y por la devaluación, fuera previsor en cuanto a sus capacidades. Este es un aporte muy importante; se trata de hacer prospectiva para ver cuáles deben ser las condiciones para que haya buena oferta de transporte en nuestro país. Sabemos que hay empresas que están en condiciones de renovar su flota, y que otras ya murieron, quieren ingresar de nuevo pero no están en condiciones de hacerlo. Entonces, tenemos que tratar de generar las condiciones para que ello sea posible. Por supuesto que los buenos negocios no están garantizados para nadie en ningún lugar del mundo. Hay empresarios ricos y empresarios fundidos; inclusive, hay señores que hoy no son empresarios y que en 5 años lo serán, y muy ricos, aunque se desarrollen en actividades que no conocían. Eso se puede dar en cualquier lugar del mundo; ojalá sea posible en Uruguay también.

Destaco la sensibilidad que se ha puesto de manifiesto y la importancia de lo que se ha logrado y de todo lo que se puede hacer para elaborar una norma que afecte positivamente los intereses de todos. Creo que esto también se puede lograr.

SEÑOR OBISPO.- Antes que nada quiero decir que conozco liberales muy conservadores; hay de todo.

Yo destaco la sensibilidad del señor Ministro. El objetivo del trabajo de la Comisión fue este: lograr un espacio para que se pudieran obtener todos los elementos de juicio necesarios.

Creo que a todos nos anima el deseo de que las cosas se hagan, aunque podemos discrepar en la forma en que se llevan adelante.

En el país se está desarrollando la producción de soja y también la de madera; además, hay estudios del transporte en camiones -se sabe cuántos circulan por minuto y las rutas que toman-, y sabemos que se han tomado medidas con respecto al ferrocarril y que se está analizando el tema de los puertos. Entonces, más allá de lo liberal o de lo dirigista, hay que tener un objetivo. Nosotros somos partidarios de que el transporte sea multimodal, pero también de que haya definiciones en las que participen quienes corresponde. Me parece que eso no es trabar sino tener una visión distinta de las cosas.

De acuerdo con la sensibilidad que el señor Ministro y el señor Subsecretario han demostrado en este tema, creo que este espacio generará la posibilidad de que los protagonistas —transportistas, etcétera- participen y hagan sus aportes. Creo que es una forma de ir solucionando problemas.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Quería comentarles que la normativa en cuanto a exigencias e, inclusive, las condicionantes que mencioné al señor Diputado Molinelli de a quién, cuándo y cómo se otorgará esa autorización, están siendo manejadas por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Ese es un ámbito adecuado, y el señor Ministro me decía que pensaba que a medida que eso se fuera instrumentando sería buena cosa que se los contactara y se le fuera notificando, pues ya son conocidos interlocutores.

SEÑOR PAIS.- Estamos complacidos con el giro de la reunión.

Entendemos que este compás de espera que significa la posibilidad de que siga en vigencia hasta agosto el decreto de prohibición de enero de este año y que a partir de allí se establezca la vigencia de uno nuevo con nuevas reglas de juego da un espacio de tiempo muy positivo. Se respeta la explícita voluntad de mantener el criterio que el señor Ministro ha establecido, pero esto servirá para tener algunos elementos de juicio que, sin ningún lugar a dudas, van a ayudar en la resolución final del tema.

Me ha quedado claro lo expresado y me gustaría plantear, en forma respetuosa, mi aspiración al señor Ministro en el sentido de que este estudio de proyección de la demanda de transporte de carga en el Uruguay sea un trabajo que se desarrolle -seguramente con técnicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y otros sectores del Poder Ejecutivo-, porque creo que sería un instrumento muy importante para el sector privado. También sería una medida de buena previsión gubernamental saber cómo nos vamos a ver y qué necesidades vamos a tener dentro de algún tiempo en esta materia.

También me parece importante destacar que aspiro a que se continúe en esta disposición de diálogo que ha demostrado el señor Ministro con las partes involucradas y, naturalmente, con esta Comisión y con este Parlamento. Creo que hay aspectos a profundizar en ese diálogo que seguramente sean elementos de juicio importantes al momento final del dictado de la nueva norma o de su puesta en vigencia. En ese sentido, manifestamos nuestra voluntad de seguir el desarrollo de este tema y de profundizar nosotros en el estudio que por la inminencia de los acontecimientos no hemos podido hacer, escuchar con mayor detenimiento y releer, no solo los argumentos que ha dado el Poder Ejecutivo sino también los distintos aspectos que han planteado los involucrados por esta medida.

Me parece que este es un tema de indudable importancia. El Uruguay innova y bastante en este tema. No nos consideramos conservadores, pero sí prudentes en los cambios. Digo esto porque los cambios pueden ser para dos cosas, para mejorar o para empeorar, y nosotros apostamos a que sean para mejorar.

Por lo tanto, nos corresponde agradecer la presencia del señor Ministro y nos retiramos satisfechos de esta reunión porque nos parece que este lapso nos da un respiro para seguir profundizando en un tema de indudable importancia.

SEÑOR BOSCH.- Como integrante de la Comisión de Industria y en nombre del Partido Nacional me siento satisfecho de haber contribuido, junto a los demás compañeros, en este acercamiento de las partes -de la Asociación de Transportistas, de la Intercameral de Automóviles y del Ministerio, a través del señor Ministro y del señor Subsecretario-, prolongando la vigencia del decreto de enero y otorgando seis meses más, con el efecto especial que el señor Ministro señalaba en cuanto a que la importación de camiones usados pueda tener vigencia para determinados casos. Creo que este tiempo será el prudencial, el fundamental. Por otra parte, quizás cuando transcurra este tiempo el país sea más productivo y los diversos sectores que hoy muestran índices de recuperación concreten esa realidad, lo que hará que lo que en este lugar esgrimieron los transportistas en cuanto a la suficiencia de flota y a la existencia de flota paralizada deje de ser así y pase a ser faltante. Ahí estaríamos por el buen camino, hacia un rumbo certero.

Por lo tanto, quiero expresar mi satisfacción y agradecimiento en el día de hoy al señor Ministro y al señor Subsecretario por venir tan rápido ante nuestra inquietud por un tema que, evidentemente, generó una división entre diversos sectores de la vida nacional.

SEÑOR MOLINELLI.- También nos sentimos satisfechos por el resultado de esta reunión y por lo expresado por el señor Ministro en cuanto a mantener vigente el decreto respecto de la prohibición de importación de camiones usados. Sin duda, este es un sector al que hay que contemplar en esta situación para que pueda recuperar su nivel de actividad cuando las perspectivas son buenas.

Además, aquí se apunta a que las medidas no sean imprevistas y a dar más certezas sobre el futuro, además de abrir un mayor plazo para que los sectores involucrados puedan tener el convencimiento de que estas medidas se irán tomando sin perjuicio para sus sectores.

Agradecemos al señor Ministro la disposición que ha mostrado.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Creo que la respuesta que han dado el señor Ministro y el señor Subsecretario a la iniciativa que promovimos, así como el trabajo de la Comisión en general -con sus integrantes, sus delegados y sus visitantes- han honrado el valor de la estabilidad de las reglas de juego en su función de aumentar la calidad de la economía.

Creo que hoy, entre todos, hemos hecho un aporte a la estabilidad y a la previsibilidad de las reglas de juego, sin las que, entiendo, ninguna economía puede avanzar y evolucionar adecuadamente. El paisano ya lo dijo mejor que cualquiera de nosotros: "No cambies de caballo en la mitad de la cañada". De pronto la mejor literatura o poesía que hemos puesto cada uno de nosotros en la explicación del criterio coincidente con el que hemos llegado a abordar finalmente esta situación, ha sido, en definitiva, homenajear el sentido común y, al mismo tiempo, abrir un crédito para la inspiración que ha tenido el Poder Ejecutivo en la definición de esta línea de Gobierno que hoy queda instalada en el sistema y en la opinión pública y que, indudablemente, va a ir recibiendo algún aporte enriquecedor para hacer que esta medida pase de un estado a otro mejor en los próximos tiempos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a hacer una especie de resumen.

Creo que ha sido muy acertado que los actores relacionados a este problema hayan venido a esta Comisión de Industria. El Parlamento revaloriza este fenómeno tan importante de exponer los hechos y darles soluciones. En ese sentido, agradecemos la medida que se va a instrumentar durante estos seis meses.

Por otro lado, queremos decir al señor Ministro que siempre es bienvenido a la Comisión y que estaremos en contacto para seguir conversando sobre este tema.

Se levanta la reunión.